

CLASSIC DRIVER



Audi Q5 Hybrid: Aller Anfang ist schwer

15. Juni 2011 | Classic Driver



Mit dem Audi Q5 Hybrid starten die Ingolstädter nach langer Bedenkzeit ins Hybridzeitalter. Ob sich das Warten gelohnt hat, zeigt eine erste Ausfahrt mit dem SUV auf den Bergstraßen Mallorcas.

Hybridantrieb, also das Fahren sowohl mit einem benzingetriebenem Verbrennungsmotor, als auch mit einem Elektroantrieb, ist bei Audi eigentlich ein alter Hut. Schon 1989 stellten die Ingolstädter mit dem Audi Duo ein erstes Fahrzeug mit diesem Antriebskonzept vor. Die erste Generation des Duo schaffte es nicht über das Versuchsstadium hinaus, zwei weitere folgten und wurden in homöopathischen Stückzahlen unter das Autofahrervolk gebracht. Doch hohe Anschaffungspreise, die noch wenig ausgereifte Batterietechnik und das damit verbundene geringe Kundeninteresse ließen den letzten Audi Duo, einen A4 Avant, schnell wieder vom Markt verschwinden.

Die sich zuspitzende Energiesituation, das zunehmende Umweltbewusstsein der Kundschaft und nicht zuletzt der unermüdliche Forschungsdrang der Audi Entwicklungsabteilung bringen nun zum Spätsommer den ersten in Großserie gefertigten Hybrid in Form des Audi Q5 hervor. Auf Basis des erfolgreichen B-Segment-SUVs entstand in rund dreijähriger Entwicklungszeit ein Allrounder, der neben dem Fahrspaß auch den Sparspaß nicht zu kurz kommen lassen soll. Die Zutaten dazu fanden die Ingolstädter im Volkswagen Konzern. So steht für den Vortrieb einmal mehr der preisgekrönte 2,0 Liter TFSI-Motor mit 211 PS in seiner neuesten Version bereit. Mit variabler Ventilsteuerung und Abgasturboaufladung bietet der Vierzylinder bereits von Haus aus gute Voraussetzungen für einen ökonomischen Betrieb. Gekoppelt wird dieser Motor ausschließlich mit einem Achtgang-Automatikgetriebe und permanentem Allradantrieb.



Der eigentliche Clou des Audi Q5 hybrid steckt jedoch zwischen Motor und Getriebe. Dort, wo normalerweise der Drehmomentwandler seinen Dienst verrichtet, sitzt nun ein 54 PS starker Elektromotor. Er wird gespeist von der über der Hinterachse liegenden Lithium-Ionen-Batterie und dient gleichzeitig als Anlasser und Generator. Insgesamt kommt der Antrieb des Audi damit auf eine Systemleistung von 245 PS und 480 Nm. Genug, um den rund 2,0 Tonnen schweren Q5 zumindest auf dem Papier ordentlich dynamisch ums Eck fegen zu lassen. 7,1 Sekunde für den Spurt auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h lassen auch die letzten Kritiker verstummen.



Auf der Straße hält der Q5 Hybrid zunächst auch das, was er verspricht. Nach dem Startvorgang passiert zwar erst einmal nichts, da der Benziner sich im Standby-Modus befindet. Wer dann aber den Fahrpedalwertgeber nachhaltig Richtung Auslegungsbewegung bewegt, wird von dem sämigen Antrieb des Elektro-/Verbrenner-Duos angenehm in die Ledersitze gepresst. Der Grund für diese Dynamik liegt auf der Hand, bemühen sich doch bei voller Leistungsabfrage beide Maschinen nachhaltig um die Beschleunigung des SUV. In Verbindung mit der um 25 mm abgesenkten Karosserie, einer direkt arbeitenden elektrischen Servolenkung und großzügig dimensionierten Bremsen, lädt der Audi Q5 dabei eher zum Kurvenrübern als zum Sparen ein. Eine Auslegung, die dem SUV nicht uneingeschränkt gut tut, denn die Feinabstimmung offenbart gerade bei schnell wechselnden Lastzuständen Schwächen. Der im Motorsteuergerät tätige Hybridmanager hat dann nämlich alle Hände voll zu tun, den Verbrenner im Schubbetrieb auszuschalten, beim Gasgeben wieder anzuerwerfen und am Ende auch noch die Batterie zu laden. Spürbares Rucken aus dem Antriebsstrang

ist ebenso die Folge, wie der unrühmliche Anstieg des Verbrauchs. Bis zu 14,5 Liter fließen bei flotter Kurvenhatz alle 100 Kilometer durch die Einspritzdüsen. Ein Ergebnis, das im wesentlichen dem hohen Leergewicht des Hybrid Q5 geschuldet sein dürfte.



Ließe der Fahrer es dagegen ruhiger angehen, liefe der Q5 bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h immerhin drei Kilometer rein elektrisch, wenn denn das Batteriemangement einen durchgängigen Betrieb des E-Motors ermöglichen würde. Doch genau hierbei liegt das Problem. Audi hat, offenbar zur Schonung der Batterie, die Grenzen für den Einsatz des rein elektrischen Fahrens betont konservativ ausgelegt, sodass jeder noch so kleine Gasstoß mit sofortigem Zuschalten des Vierzylindermotors geahndet wird. Dies geschieht zwar im Regelfall unmerklich, entspricht aber in keiner Weise dem Ziel einer Verbrauchsoptimierung. Zwar kann der Fahrer mit einer Taste am Armaturenbrett die Ökogrenze geringfügig verschieben, generell wünscht man sich jedoch eine intensivere Nutzung des E-Motors. Dann ließe sich auch das vom Hersteller angepeilte Verbrauchsziel von 6,9 Litern problemlos erreichen.



Das Audi jedoch gut beraten war, mit der elektrischen Energie zu haushalten, wird deutlich, wenn man die Füllstandsanzeige der Batterie im Auge behält. Bereits nach kurzer Fahrzeit im Stadtverkehr kündigt sie von einer nachlassenden Kapazität und es dauert, bis der Akku durch Rekuperation wieder geladen ist, um wirksam ins Fahrgeschehen eingreifen zu können. Wie es gerade um die Kondition der Batterie und die Verteilung der Antriebsmomente bestellt ist, erfährt der Fahrer dabei über eine aktive Matrix im Kombiinstrument und auf dem Display des MMI.



Den übrigen Insassen bleiben diese Abläufe dagegen verborgen. Klimaanlage, Heizung und Entertainment funktionieren so, wie man es von einem hochwertigen SUV gewohnt ist. Und auch das Kofferraumvolumen hat durch die zusätzlichen Batterien nicht an Größe verloren: Mit 460 bis 1.480 Litern repräsentiert es einen guten Klassendurchschnitt, und es kann bei Bedarf um eine Dachbox erweitert werden. Wer den Nutzwert und die Wertigkeit des Q5 hybrid optimieren möchte, findet auch für diese Version nahezu alles, was das Herz begehrt. Sowohl eine Anhängerkupplung mit bis zu 2,4 Tonnen Anhängelast, wie auch die exzellente Soundanlage von B&O stehen in der Optionsliste. Serienmäßig dagegen ist das überarbeitete Navigationssystem mit verbesserter Bedienbarkeit und der optionalen Möglichkeit, sich Ziele via Google Earth anzeigen zu lassen.



Strom wird teurer. Diese in Verbindung mit der Abschaltung der deutschen Atomkraftwerke getroffene Feststellung kann ohne Einschränkungen auch für den Audi Q5 Hybrid gelten. Ausstattungsbereinigt gibt Audi den Mehrpreis für die innovative Technik mit 5.000 Euro an und so kommt auf einen Listenpreis von 53.700 Euro. Ein Betrag, bei dem sich der Käufer gut überlegen wird, ob ihm das Pionierdasein in Sachen Hybrid so viel Wert ist. Amortisieren wird sich die Differenz erst nach vielen Tausend Kilometern – vor allem in Anbetracht der ebenfalls sehr sparsamen herkömmlichen Antriebe.

Text: Sven Jürisch

Fotos: Audi

<https://www.classicdriver.com/de/article/audi-q5-hybrid-aller-anfang-ist-schwer>

© Classic Driver. All rights reserved.